

Telefono 1-68

LA PATRIA DEL FRIULI

Telefono 1-68

Associazioni: Udine, e Regno, sono L. 15, Sem. L. 7,50, Trim. L. 4 (Negli Stati dell'Unione Postale Aust. Ungh., Germania ecc., conviene prendere l'abbonamento agli uffici postali del luogo pagando L. 24). **Inserzioni:** Esclusivamente presso (Per linea misurata di corpo 7 IV pag. Cent. 50 - II pag. dopo l'altro) in Austria, e con rapporto di spesa il prezzo corrisponde a L. 1,50 - Corpo del giornale L. 2 la linea.

L'Esposizione di Torino.

(Nostre corrispondenze)

LAVORO FEBBRILE - PONTE MONUMENTALE - LA VIABILITÀ - NAVIGAZIONE CIRCOLARE - COME FU PROVVEDUTO PER GLI ALLOGGI.

20 aprile. — (ritard.) — Da alcuni giorni il sole è nel suo pieno splendore e all'esposizione è febbrile il lavoro delle numerose squadre di operai intente da una parte per conto del Comitato direttivo e delle imprese costruttrici a condurre a termine (per quanto è possibile) gli edifici, i quali in causa del lungo e rigido inverno e delle insistenti piogge primaverili ebbero a subire ritardi; e dall'altra per conto degli espositori, a trasportare ed ordinare a posto le centinaia di oggetti da esporre. Così è certo che, se anche per il giorno della inaugurazione tutto non sarà completamente ultimato, ciò che del resto si verifica in tutte le esposizioni, non saranno gran cosa le opere di finimento da eseguirsi in appresso.

Si temeva che, fra le costruzioni in ritardo, fosse anche, per la parte decorativa, il ponte monumentale, il quale sarà una delle cose principali da vedere ed ammirare nel giorno della inaugurazione, ma invece sarà condotta a buon punto la fontana pure monumentale alla quale dal ponte si accede. Questo ampio e robusto ponte di legno viene nella parte superiore rivestito in stucco e cemento, ciò che gli darà tutta l'apparenza di essere costruito di muratura, e deve il suo appellativo di monumentale alle artistiche statue che lo decoreranno, alle sue cornici di coronamento, alle numerose colonne che, sorgenti dal parapetto, sono sormontate da statue statuite certamente destinate a sostenere la lampada della luce elettrica per la illuminazione in tempo di notte.

Prendo argomento di questo ponte per dire una parola sulla via di comunicazione a cui era necessario provvedere, e fu previsto, perché il visitatore, senza uscire dal recinto della Mostra, possa recarsi, non solo da una sponda all'altra del Po, ma altresì oltre l'estremo limite occidentale del Parco del Valentino, al di là del Corso Dante. Furono perciò costruiti: un sottopassaggio a questo, e corbo, in cemento armato a muratura, il quale mette al parco dei divertimenti della sponda sinistra del fiume ed all'importante gruppo dei numerosi edifici che a m. 500 al di là segna il confine della Mostra; e poi due ponti provvisori, uno di minore ampiezza a valle del ponte Isabella, e di maggiore ampiezza l'altro, a monte, nel gruppo degli edifici stessi, e da questo sarà facile andare da una parte sulla strada di Nizza e dall'altra su quella di Moncalieri, sulle quali l'ordinario servizio del tram trasporta in pochi minuti al centro della città.

Queste sono le comunicazioni che diremo terrestri, ma avremo anche quelle aeree col mezzo di ferrovie elettriche appunto aeree, e le funivie col mezzo di barchette che in diversi punti tragheranno il visitatore attraverso il Po, nel quale poi verrà altresì attivato un servizio di trasporti che uscirà anche dal confine orientale dell'Esposizione.

Questa, che si può dire una breve navigazione, è dovuta alla geniale iniziativa del cav. Albertazzi di qui, il quale ne fece già un ruscississimo esperimento nell'Esposizione del 1884; ma, sebbene lo abbia costantemente tentato nelle successive, non gli fu dato (per cause non sue) di ripeterlo. Colla perseveranza, poté raggiungere lo scopo questa volta; e con un impianto più vasto e naturalmente più moderno, quale si addice alla grandiosità della Mostra attuale.

Saranno quindi due piroscafi della capacità ciascuno di 400 passeggeri, e due eleganti ed agili battelli minori con motore a benzina, tutti appositamente costruiti chesocheranno le acque del Po fra la Piazza Vittorio Emanuele e il ponte Principe a Isabella, con un percorso di circa due chilometri, facendo scorrere davanti agli occhi dei passeggeri uno dei più ridenti e variati panorami che si possano immaginare.

All'infuori dell'Esposizione, ma pure cosa di molto interesse per chi verrà a visitare, si lavora a completare l'ammobiliamento dei numerosi appartamenti, sparsi in punti diversi della città, e capaci complessivamente di circa 2000 stanze, che il Comitato esecutivo ha preso a pigione. Alla mobilis, agli addobbi ecc. provvede direttamente il Comitato stesso; ma la gestione è affidata ai conduttori di alberghi di varie categorie, essendo così assicurato un regolare e pratico servizio.

Lo Stadio.

25 Lo Stadio non è una parte di tutta l'esposizione, ma ne senza dubbio uno dei principali complementi.

Il moltiplicarsi delle gare, dei concorsi ginnici in genere, fece sentire il bisogno di avere qui in Torino, città che per curare l'educazione fisica non è ad altre seconde, un apposito edificio nel quale fossero riuniti i mezzi adatti alla manifestazione di tutti quegli esercizi, per ciascuno dei quali si hanno adesso sedi separate e spesso provvisorie, per il cui impianto occorrono spese non indifferenti, ancorché debbano servire per breve tempo. E questo non solo; ma in quegli edifici non è possibile controllare che gli esercizi sieno condotti e diretti in modo da non trascurare ad inutili — ed anche dannose — esagerazioni che ne falsano il vero scopo, il quale dev'essere unicamente quello di rinviare il corpo ed abituare alla fatica.

E' ecco, dall'esempio degli antichi Greci, sorgere l'idea di uno Stadio nella mente dell'on. Marchese Compans di Brichanteau, il quale sorretto da principio soltanto da un piccolo nucleo di iniziatori, colla innata energia riuscì a poterla attuare.

I due problemi che primi si presentavano da risolvere erano: quello di procurarsi l'ingente capitale che sarebbe occorso, e che preventivamente calcolavano in circa due milioni; e quello di trovare il sito ove il nuovo edificio si sarebbe dovuto erigere, ben comprendendosi che avrebbe dovuto essere il meno eccentrico possibile, perché fosse più comodamente accessibile da tutte le parti della città.

Il primo problema fu risolto dal pubblico che accolse l'idea con entusiasmo e i soci fondatori raggiunsero in breve tale numero da far giustamente considerare come assicurato l'esito dell'impresa.

Alla felice soluzione del secondo problema condurre la circostanza che per il continuo estendersi della città fu da poco dovuta sostituire con una nuova fuori cinta la Piazza d'Armi, la quale solo da un trentennio per lo stesso motivo aveva sostituito quella della vecchia Torino. Sito più adatto per la costruzione dello Stadio non poteva trovarsi che questa, che diremo ancora per poco Piazza d'Armi, dove ora sta per sorgere uno dei più ridenti quartieri della città. E il Municipio aderì di buon grado alla domanda del Comitato dello Stadio, concedendo l'area occorrente, alla condizione che dopo un certo numero d'anni venisse retrocessa, libera del-

l'edificio, oppure questo passasse in proprietà del Comune a seconda dell'esito che avrà il suo esercizio.

Il progetto dello Stadio, che per ampiezza e grandiosità è superiore ad ogni altro esistente, fu compilato da quel valente architetto che è il conte Ceppi, coadiuvato dall'architetto Ballatore di R. sacca e dall'ing. Gonnella. Esso è ora costruito nelle sue parti essenziali; l'ossatura ne è tutta in cemento armato e per decorazione architettonica fu adottato lo stile Greco Romano.

Come quelli antichi, ha la forma oblunga e fu scelta quella di un rettangolo colle teste semicircolari, le cui linee mediane da vivo a vivo all'esterno dei muri sono rispettivamente di m. 350 in un senso e m. 300 nell'altro, cioè nell'Arena di m. 200 e 150. Le sue ampie gradinate, (una cinquantina) che ne circondano l'arena, possono contenere quaranta mila persone, numero che in circostanze straordinarie potrà salire a 60 o 70 mila.

Aderente al muro di parapetto nell'arena si svolge la pista ciclistica lunga m. 765, e subito dopo la pista ippica con due tracciati: uno in tutto parallelo e quello precedente, ed un altro a cui si è data la forma di un 8 col prolungare alquanto le curve di testa ed unirle con rettilinei che naturalmente s'incrociano nel centro dell'arena. Si hanno così le lunghezze di m. 732 nel primo caso e di m. 782 nel secondo.

Aderente per buona tratta a quella ippica, corre la pista podistica, la cui lunghezza fu limitata a m. 500 col far incidere il centro di uno dei suoi semicerchi non quello dell'arena, come quello della figura ad 8 preletta.

Nell'arena sarà poi scavata una vasca lunga m. 100 e larga 20 per scuola, esercizi e gare di nuoto; ed al più presto si formeranno i campi per il tiro a segno, per esercizi di lotta, di foot-ball, di lawn tennis ecc.

I grandi spazi che restano sotto le gradinate saranno adattati a caffè, a spogliatoi, a dormitori per gli accorrenti alle gare ed ai concorsi, a scuola ed esercizi di ginnastica femminile, di scherma, a saloni per ritrovi e concerti e così via a seconda di quanto il tempo e l'opportunità richiederanno.

Applaudiamo adunque a questa veramente grandiosa opera che sarà un nuovo vanto per Torino e che verrà inaugurata il giorno 30 corrente colle gare di ginnastica di allievi ed allieve delle scuole primarie e medie di tutti il Regno, ed il cui numero si prevede non sarà inferiore a 20 mila; ed accorriamo ad ammirarla.

La strada carreggiabile da Montereale a Barcis.

La Patria si è più volte e con interesse occupata dei problemi stradali che urgono le popolazioni della Valcellina ed ha mediante suoi egregi collaboratori portato valido contributo di studio e di notizie nella vitale questione. Ma se n'è occupata, diremo così, riguardando tali problemi nella loro complessità; oggi ci capita di poter ragguagliare i lettori su di un lato specifico, sulla strada cioè da costruirsi per allacciare il Comune di Barcis alla rete delle già esistenti strade carreggiabili.

Strada da costruirsi?
Veramente, da Montereale fino al ponte sul Molassa la strada fu già costruita dalla Società Italiana per l'utilizzazione delle forze idrauliche nei grandi lavori che con più sul torrente Cellina con l'importantissimo impianto idraulico.

Carreggiabile non si può dire ancora, propriamente, perché manca di parapetti, di ringhiere ecc. che garantiscano la sicurezza del transito. Con contratto 13 aprile 1903 i Comuni s'erano impegnati al riscatto della strada; non di tutta, però, poiché la Società voleva tenere la proprietà del secondo tronco.

Il riscatto del primo e terzo tronco della Società Italiana era pattuito per la somma di L. 165000, alle quali aggiungendo L. 60 mila previste per erigere i necessari ripari che dicemmo mancanti, si avrebbe un totale di L. 225 mila.

Ora si chiede se, abbandonando l'idea del riscatto, non fosse il caso di costruire un nuovo tronco per togliere il Comune di Barcis dall'isolamento in cui si trova.

L'idea e la conseguente possibilità dell'apertura di una strada che partendo da Montereale si addentrerà nella ristretta valle del torrente Cellina e poi costeggi per breve tratto il torrente Molassa fino al ponte sul detto torrente, da cui si diparte la strada

già costruita sotto l'impero della legge 1888 che giunge all'abitato di Barcis, sono sopravvenute soltanto in epoca recente, quando la Società Italiana per l'utilizzazione delle forze idrauliche del Veneto (Società del Cellina) ha compiuto il suo impianto idroelettrico. Prima che si eseguissero questi colossali e lodatissimi lavori, non era mai sorto il pensiero di accedere a Barcis entro l'asprissima valle del torrente Cellina, ove penetrava soltanto qualche ardito cacciatore oppure i montanari addetti alla fluitazione del legname.

La strada Maniago Ibero Forcella di Croce

Nell'epoca precedente era fermo il proposito che la strada carreggiabile per accedere a Barcis si dipartisse da Maniago Ibero (m. 309 sul livello del mare) e seguisse l'andamento dell'antica mulattiera che sale fino alla forcella della Croce (m. 761) per ridiscendere poi ad Andreis e da questo paese al ponte del Molassa (m. 400) Questo il proposito antico; ma dinanzi al fatto di avere già una strada costruita riscattabile per la complessiva somma di L. 225 mila scompare affatto la convenienza di costruire questo nuovo tronco, e per più ragioni.

I. La pendenza. Mentre infatti la strada costruita dalla Società ha un'ascesa da 318 metri in Montereale a 400 al ponte sul Molassa; l'altro tronco, da una quota di metri 309 a Maniago Ibero dovrebbe salire a m. 76 al forcella della Croce, per discendere poi di nuovo a 400 al ponte (fra parentesi, il tratto ponte sul Molassa ad Andreis deve costruirsi in ogni caso, per togliere dall'isolamento quest'ultimo paese).

II. La lunghezza del percorso. La strada già costruita, più il tratto da ponte Molassa a Barcis misurano m. 13 mila; mentre la carreggiabile da Maniago Ibero, Forcella Croce ecc. misurerebbe 21 mila metri.

III. La spesa. Il riscatto dei due tronchi sommerebbe a L. 225 mila, comprese le opere ancora da ese-

guir; la costruzione della nuova strada importerebbe la spesa prevista in L. 678800.

La convenienza del riscatto, quindi, risulta evidente.

Obbiezioni

Ma — si obietta — evidente fino ad un certo punto; bisogna riflettere che il tronco di mezzo rimane di proprietà della società. Non sappiamo poi neanche se le 165 mila lire richieste non sieno di troppo.

Non sono troppe — si risponde — quando si consideri quanto si è speso, e che qui si riporta: I. tronco Montereale Maniago L. 157.500.

II. Diga della presa al ponte sul Molassa L. 45 mila. I due tronchi riscattabili costano già un totale di L. 202.500 che supera di L. 37.500 la spesa pattuita per il riscatto.

Altra obbiezione.

Va tutto bene; si possono riscattare il primo e terzo tronco; ma il secondo, pur avendo il gravame della schiavitù di passaggio, rimarrà sempre di possesso della società. O non si potrebbe ovviare a questo inconveniente sostituendo con un tratto nuovo il tronco II, mediante apposita variante; e in caso negativo, non sarebbe opportuno procedere alla forzosa espropriazione del tronco stesso per pubblica utilità?

Il costruire tratti paralleli al già esistente, sopra o sotto (non si dimentichi che lungo la strada e coperto da essa corre il canale deviatore del Cellina) è dimostrato assolutamente impossibile, perché danneggerebbe il canale dell'impianto elettrico e importerebbe spesa enorme. Quanto all'opportunità dell'espropriazione forzata non è nemmeno il caso di parlarne. La Società potrebbe farsi pagare in modo esorbitante, o bisognerebbe acquistare tutto l'impianto e i connessi, con una spesa non inferiore ai 12 milioni di lire.

In tutti i modi, pertanto, la convenienza del riscatto della strada già costruita si dimostra chiara e lampante. Circa il secondo tronco, si

potrà bene nel contratto con la società, affermare quelle condizioni che tornino egue e per la Società stessa e per i Comuni, in modo che in nessun caso, pur non godendo del possesso di questo secondo tronco, i comuni abbiano a godere meno del passaggio sul tratto stesso.

Che si scelga poi questa via, anziché una ventilata comunicazione di Barcis con il Bellunese, è logico e naturale perché Barcis, tutti i suoi interessi li ha con la provincia nostra.

Rispetto a Barcis, infatti, Longarone sta a Montereale come Pordenone sta a Belluno. Ebbene, di Barcis a Montereale abbiamo Km. 13, da Barcis a Pordenone Km. 37; mentre da Barcis a Longarone vi sono Km. 33 e da Barcis a Belluno Km. 51.

Questo nello stato attuale della viabilità. Quando fosse costruita la via in progetto a Longarone e la ferrovia Longarone-Belluno, avremo la distanza diminuita di 3 Km.; anziché 51 come ora, 48.

Infine Barcis deve ricorrere per tutti gli affari pubblici al capoluogo del mandamento, Maniago.

Quivi infatti c'è la Pretura, l'ufficio del Registro, l'Agenzia delle imposte, ecc. Ora la strada Barcis Montereale — Maniago (carreggiabile, quasi pianeggiante) misura Km. 29; mentre la Barcis — Longarone — Belluno — Pordenone — Maniago (carreggiabile Km. 55 e ferrovia 161, quando anche il tratto Longarone-Belluno sarà eseguito), è lunga Km. 216.

Concludendo, non possiamo che ripetere: la convenienza del riscatto dal lato finanziario e dal lato economico e sociale, sotto tutti i rapporti insomma, è manifesta.

Esprimiamo il voto che anche per la viabilità dell'alta Valcellina si metta sollecitamente mano al lavoro; e ce ne dà sicuro affidamento tutto quanto risulta finora dalle informazioni positive che ce ne hanno.

Gronaca Provinciale

In Friuli e nel Friuli

La nuova visita del colonnello Barone

Il colonnello Enrico Barone, che l'ottobre scorso fu per la prima volta in Friuli allo scopo di studiare sul terreno le necessità della difesa del confine, e di propagandare con le parole prima e i suoi magistrali articoli poi sulla «Preparazione» il compimento delle opere di fortificazione e la costruzione della Fedemontana, sarà il nuovo nostro graditissimo ospite. Oggi l'illustre uomo è partito da Torino, diretto a Spilimbergo, ove si crede arriverà domani, venerdì. Sarà accompagnato dall'egregio capitano Chintaro redattore capo della «Preparazione».

Il giorno dell'arrivo Meduno patriottica gli offrì un banchetto. Egli si reccherà quindi nei Tramonti, ospite dei signori Zatti; poi, per Navarone, Pian delle Mirie, Pala Bazana, Andreis andrà nella Val Cellina, ove lo si attende con entusiasmo. Nella Valcellina si tratterà circa tre giorni; nel ritorno penetrerà a Montereale, ove avrà cordiali accoglienze anche da quel Comune e dal sindaco co. Cigolotti. Da Montereale si porterà ad Aviano, per visitare quel campo militare d'aviazione, al quale tanto contribuisce con la conferenza di Pordenone e con gli articoli della «Preparazione».

Maniago

Onorificenza a tre veterani della scuola.

26) Domenica 30 corr. alle ore 3 pom. nella sala municipale, coll'intervento del R. Ispettore Scolastico e delle autorità municipali di qui e di Fanna, verrà consegnata la medaglia d'oro per gli otto lustri di lodevole insegnamento ai maestri Angelo Tiziani e Sante Garzoni di qui e Giovanni Corrado maestro a Fanna.

Alla solenne cerimonia sono invitate tutte le autorità governative e molti cittadini.

Golledo di Mont'Albano

Echi scolastici.

La settimana scorsa fu pubblicato sul «Crociato» un articolo, riguardante gli esami di Proscioglimento in questo Comune, nel quale articolo si lodava il Sig. Pussini, insegnante nella frazione di Mels, per avere presentato agli esami 8 alunni che furono tutti promossi.

In detti esami anche Antonio Ciani, maestro di 3.a e 4.a nel Capoluogo, ne presentò 13 e ne vennero promossi 12.

Quindi, per debito di giustizia, facciamo pure le nostre congratulazioni al giovane maestro Ciani.

S. Quirino

Abbiamo l'alta!

24. — L'alta epizootica è comparsa anche da noi; non se ne contano molti casi, ma a sufficienza per allarmare i tenutari d'animali che devono preparare i buoi ai primi e più grossi lavori dei campi. Auguriamo che il male non s'allarghi; altrimenti sarebbe una gragnuola di nuovo genere.

S. Vito al Tagliamento

Incendio.

26. Ieri notte verso le 23, dall'abitazione di certo Giuseppe Tomè fu Pietro, consocio della ditta Tomè-Fogolini negozianti in mercerie, proveniva un odore di stoffa bruciata. Accortisi alcuni vicini, avvertirono tosto quelli di famiglia. Notisi che sul soffitto stava un considerevole deposito di stoffe, lana, cotone ecc. e che la conduttura del camino passava da quella parte. Pare che il fuoco sia stato applicato a varie pezze di stoffa che trovansi vicino alla conduttura del camino, da una faviola uscita da qualche fessura del camino stesso.

Si rese difficile per i primi accorsi dell'entrare nel negozio causa il gran fumo e l'odore insopportabile. Per fortuna si poté evitare un grande incendio, grazie al pronto concorso dei più volenterosi; però il danno è considerevole per le grande avaria sofferta dalla merce. Meno male ch'era assicurata.

Givdale

Per l'acquedotto. Lunedì passato abbiamo avuto, per poche ore, ospite graditissimo il benemerito nostro Deputato on. barone Morpurgo. Scopo principale della sua gita fu quello di interessare l'egregio nostro Sindaco perché i lavori di presa dell'acquedotto Pajana abbiano ad essere iniziati con la maggior sollecitudine possibile, facendosi interprete del desiderio vivissimo di tutti i Comuni conorziati, i quali naturalmente attendono con impazienza l'attuazione di un'opera che si impone in via assoluta, e la cui necessità venne riconosciuta anche dal Consiglio sanitario provinciale.

Civildale, sede del Consorzio, ha obbligo d'invigilare perché le deliberazioni abbiano pronta esecuzione, e mentre facciamo plauso al nostro rappresentante alla Camera che si è preso a cuore una pratica la quale grandemente interessa buona parte del Mandamento, nutriamo ferma fiducia che l'egregio Ingegnere Pajani, a cui venne affidata la direzione del lavoro di presa, conscio della responsabilità morale assunta verso il Consorzio, vorrà iniziare tosto e continuare con la massima alacrità il tanto sospirato lavoro, che sarà una vera redenzione morale ed igienica per i nostri paesi.

Sequels

Meritato encomio.
Questo Consiglio, nella seduta ordinaria del 23 corr., accoglieva completamente la domanda del Segretario signor D'Ippolito Ippolito, pel suo miglioramento economico, e gli accordava una gratificazione annua di lire 400 a principiarsi dall'anno in corso.

Il voto unanime (20 favorevoli su 20 votanti) è meritato premio alla scrupolosa diligenza che il signor D'Ippolito dimostra nel difficile disimpegno delle sue mansioni e suona per lui lode e fiducia. Dico difficile, perché il comune di Sequels, che conta 4200 abitanti circa ha due amministrazioni separate e tre bilanci; lavoro non indifferente che il solo Segretario deve adempiere.

Nell'invitare al benemerito Segretario i nostri vivi salteggiamenti, mandiamo un voto di plauso anche all'Amministrazione Comunale, degnamente rappresentata dal Sindaco cav. Carnera Giuseppe; amministrazione che, cosciente dei nuovi bisogni della vita, nulla trascura per migliorare le condizioni dei propri funzionari.

Arta

Tiro a segno.

Domenica p. v. 30 al nuovo poligono del Tiro a Segno cominceranno le esercitazioni per la scelta degli otto componenti la squadra che la Società manderà a Roma, quali propri rappresentanti alla grande Gara Generale.

Con piacere informiamo che questa Società, ha già raggiunto i 200 soci; e che malgrado la maggior parte di essi debbano emigrare, pure potrà (confidiamo) mettere insieme una squadra, che per quanto nuova alle gare, darà buona riuscita.

Vada un elogio al sig. Presidente Pietro Bianzan, al segretario, ed a tutti i membri.

S. Giorgio Nogaro

Trasloco.

26. Ieri, pari alla volta di Roma, sua nuova sede, l'egregio sig. Scab. Raffaele, brigadiere del R. Carabinieri. Trovavasi, tra noi, da oltre due anni, durante i quali aveva saputo sempre disimpegnare il suo ufficio con attività costante, con zelo, e diligenza encomiabili; sapendo egregiamente conciliare la rigidità del servizio, con l'umanità, senza per questo venir mai meno al suo preciso dovere. Ovunque egli vada auguriamo sia attorniato dalla schietta stima che seppa cattivarsi qui. Provisoriamente lo sostituisce un collega dell'arma a cavallo, venuto da S. Vito al Tagliamento.

Contravvenzione

Oggi, il capovillaggio urbano, dichiarato in contravvenzione, la paesovendola Maria Radici di Antonio, da Marano Lagunare, perché, contro il divieto dell'on. Giunta Municipale, che stabilì il mercato del pesce, sulla piazzetta della chiesa esercitava la vendita ambulante nella frazione di Zuccola.

Pontebba

La «questione» dei fiori e del pollame.

25. Dal secolo XIX, che si stampa a Genova, rilevato che l'on. Macaggi ha inviato una telegramma al ministro dei lavori pubblici ed uno al direttore generale delle ferrovie dello Stato, con i concetti:

«Negozianti fiori genovesi lamentando Capostazione Pontebba, preteudendo pesatura fiori tutti colli indistintamente rende impossibile proseguimento soldi treni rimanendo merce esposta, sole compromettendo interessi commercio. Invocansi solleciti provvedimenti».

Deputato Macaggi

E per far noto al pubblico con che criterio l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, rappresentata a Pontebba dal Capo Stazione di I classe sig. C. Scimazzoni, tutela gli interessi del commercio, pubblichiamo una lettera scritta dal suddetto al Capo Stazione di Lugo.

Pontebba 18.4.1911.

Per rendere più semplice e sollecito il proseguimento delle spedizioni di pollame (cioè: anatre, galli, conigli) con rapporto di spesa il prezzo corrisponde a L. 1,50 - Corpo del giornale L. 2 la linea.

In tal maniera la spesa in questa stazione verrebbe limitata al massimo di due ore per ogni spedizione e le operazioni doganali e sanitarie verrebbero eseguite a nostra cura, senza l'assente intervento di terzi.

Il Capo Stazione — Scimazzoni — Ora non ci permettiamo di sottoporre alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato a Roma il seguente quesito:

a) Nella lettera sopra riportata il capo Stazione di Pontebba s'è attenuto scrupolosamente alle sue attribuzioni ed alle mossoni a lui affidate dall'on. Amministrazione, oppure ha esorbitato?

b) Come abbiamo notato le prime doganali e la difesa successiva del signor Capostazione C. Scimazzoni; così accogliamo — trattandosi di pubblica interesse — questa seconda lettera che mostra come la questione ormai, per le ripercussioni sue, trovi chi ne tratta anche fuori della Provincia.

Presso la Pasticceria Giuliani

si trovano uno splendido servizio in argento per nozze, battesimi e solenni. Assortimento dolci, confetture, cioccolato, bomboniere. Piazza del Duomo telefono 1-05.

